

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道2号 西広島バイパス				事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局			
起終点	自：広島県広島市中区平野町 至：広島県廿日市市地御前						延長	19.4km			
事業概要											
一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市までを結ぶ延長約680kmの主要幹線道路である。 西広島バイパスは、広島県広島市中区平野町と広島県廿日市市地御前を結ぶ延長19.4kmの道路である。 事業目的は、慢性的な交通混雑の緩和を図り、広域幹線道路ネットワークの整備による圏域経済の活性化に資するとともに、沿道環境の改善を図るものである。											
S40年度事業化			S45年度都市計画決定 (H6・9年度変更)			S42年度用地着手		S42年度工事着手			
全体事業費		約1,146億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約64%		供用済延長	17.1km		
計画交通量		15,300台／日～102,800台／日									
費用対効果分析	B/C (事業全体)		EIRR (事業全体)		総費用 (残事業)/(事業全体) 347/6,235億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 544/48,266億円		基準年		
	7.7 [4%]		17.3%		事業費：338/5,531億円 維持管理費：9.4/ 704億円		走行時間短縮便益：410/42,168億円 走行経費減少便益：100/ 4,901億円 交通事故減少便益：35/ 1,197億円		令和6年		
	(参考)										
	7.8 [2%] 7.8 [1%]										
	(残事業)		(残事業)		(事業全体)		(残事業)				
	1.6 [4%]		7.0%		交通量		B/C=7.4～8.0(±10%)		交通量	B/C=1.5～1.7(±10%)	
(参考)		事業費			B/C=7.7～7.8(±10%)		事業費		B/C=1.4～1.7(±10%)		
2.3 [2%] 2.8 [1%]		事業期間			B/C=7.7～7.8(±20%)		事業期間		B/C=1.5～1.6(±20%)		
事業の効果等											
①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。【広島バスセンター～四季が丘団地(101往復/日)ほか8路線】 ・廿日市市から広島駅へのアクセス向上が見込まれる。											
②都市の再生 ・中心市街地(DID区間)内の事業である。											
③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「広島西道路」の一部として位置づけられている。 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。											
④個性ある地域の形成 ・宮島(R5年間観光入込客数465万人/年)、平和記念資料館(R5年間観光入込客数199万人/年)等へのアクセス向上が見込まれる。											
⑤無電柱化による美しい町並みの形成 ・電線共同溝整備計画区域である。											
⑥安全で安心できる暮らしの確保 ・広島市西区および広島市佐伯区から第三次救急医療機関(広島市民病院、広島大学病院、広島県立病院)へのアクセス向上が見込まれる。											
⑦災害への備え ・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画に第1次緊急輸送道路として位置づけられている。(一般国道2号) ・第1次緊急輸送道路である一般国道2号(宮島街道)の代替路線を形成する。											
⑧地球環境の保全 ・CO ₂ 排出量の削減が期待される。											
⑨生活環境の改善・保全 ・NO _x 排出量の削減が期待される。											

- ・SPM排出量の削減が期待される。
- ・騒音レベルが要請限度を超過している区間において、要請限度を下回ることが期待される。

⑩その他プロジェクトとの関係

- ・広島南道路と一体整備により機能分担を図れる。
- ・「広島市都市計画マスタープラン(平成25年8月)」に位置づけられている。
- ・都市再生緊急整備地域「広島都心地域」(令和2年9月)が指定。

関係する地方公共団体等の意見

◇広島県知事の見解:対応方針については妥当である。

一般国道2号西広島バイパスは、広島市西部方面から広島市中心部へ流入する交通を円滑に分散・導入させ、慢性的な交通渋滞の緩和を図り、広島市の都市機能を強化するとともに、広域的な地域連携強化による周辺都市との一体的な発展に資する路線であると認識しております。

引き続き、全線供用に向けて計画的に整備を進めていただきたい。

◇広島市長の見解:一般国道2号西広島バイパスの事業再評価に係る対応方針(原案)について異存ありません。

一般国道2号西広島バイパスにおける未整備区間の整備は、西部方面から本市の都心部へ向かう交通の渋滞緩和や沿道環境の改善、また、都市再生緊急整備地域に指定された「広島都心地域」への導入路として、本市の中核性向上にも資する重要な事業です。広島都心地域では、本年2月に新たなサッカースタジアムが開業し、令和7年春には広島駅ビルのリニューアルオープンが迫るなど様々な開発事業が進んでおり、これらと一体となって都心の更なる活性化に資する未整備区間の早期完成に大きな期待が寄せられています。

さらに、広島市の都心部に集積する三次医療施設への救急搬送時間の短縮や移動の円滑化による広域観光の促進など、本事業がもたらす効果は多大であり、地元経済界や沿道の地域団体からも高架道路の早期全線開通の要望がなされるなど、未整備区間の整備は緊急かつ不可欠なものになっています。

本市としても、地元総力を挙げて取り組んでまいりますので、国におかれましては、早期完成に向け着実な事業進捗を図られるようよろしくお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

・事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針(原案)について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。

・審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

西広島バイパス沿線地域である広島市西区、佐伯区、廿日市市では、西広島バイパスや山陽自動車道の供用、多数の住宅団地整備などにより急速な発展をとげており、これに伴う交通量の増加が、広島市都心流入部における西広島バイパスを中心に慢性的な交通混雑を引き起こしている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和6年3月末時点で、事業全体の進捗率は約64%、用地の進捗率は100%である。

現在までに広島市西区観音本町(観音オフランプを含む)～廿日市市地御前までの17.1km、廿日市高架橋 L=2.2km を開通(4車線)している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

未整備区間の早期完成を目指して事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔〕内は社会的割引率の値)